

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE



(11)

1.562.595

BREVET D'INVENTION

- (21) N° du procès verbal de dépôt 150.348 - Paris.
- (22) Date de dépôt 2 mai 1968, à 16 h 30 mn.
Date de l'arrêté de délivrance 24 février 1969.
- (46) Date de publication de l'abrégé descriptif au
Bulletin Officiel de la Propriété Industrielle. 4 avril 1969 (n° 14).
- (51) Classification internationale B 60 n.
- (54) **Siège de véhicule comportant un appui-tête.**
- (72) Invention :
- (71) Déposant : Société dite : **PRESSED STEEL FISHER LIMITED**, résidant en Grande-Bretagne.
- Mandataire : **Alain Casalonga**, 8, avenue Percier, Paris (8^e).
- (30) Priorité conventionnelle :
- (32) (33) (31) *Brevets déposés en Grande-Bretagne le 3 mai 1967, n° 20.522/1967, le 12 juillet 1967, n° 32.091/1967 au nom de la demanderesse.*

dans une position d'assise, ce qui a pour effet de bloquer l'appui-tête, ou bien le mécanisme peut comprendre un dispositif de verrouillage, ou autre dispositif de déclenchement, agencé de manière à être actionné de façon à libérer l'appui-tête lorsque le siège est basculé.

5 Il va de soi que l'appui-tête peut être conçu de manière à faire partie de la portion supérieure du dossier du siège. Ainsi, dans un mode de réalisation de l'invention, l'appui-tête a la forme d'une chape ou étrier dont les branches s'étendent vers le bas sur les côtés du dossier du siège lorsque l'appui-tête se trouve à sa position active, les extré-
10 mités inférieures de ces branches étant chacune articulées sur le dossier; dans un tel agencement, le dossier du siège comporte, de préférence, un décrochement vers l'intérieur au voisinage du sommet du dossier, afin de constituer, en fait, des régions échancrées qui reçoivent les branches du dossier, et ainsi on peut utiliser un cadre commun de siège pour les
15 deux sièges qui sont ajustés avec l'appui-tête, et, pour d'autres sièges, particulièrement dans le cas où l'agencement est tel que le mécanisme de blocage est incorporé dans l'appui-tête.

On va maintenant décrire l'invention à titre illustratif et non limitatif en se référant au dessin annexé sur lequel :

20 la fig. 1 est une vue fragmentaire de la partie supérieure du cadre du dossier d'un siège de véhicule qui comprend un appui-tête représenté dans un état sans rembourrage ni garniture ;

la fig. 2 est une vue en élévation fragmentaire de la partie supérieure du cadre du dossier d'un autre siège de véhicule qui comprend un
25 appui-tête en forme de chape ou étrier, représenté dans un état sans rembourrage ni garniture ;

la fig. 3 est une vue en élévation d'un appui-tête sans rembourrage ni garniture destiné à être ajusté à un autre siège encore de véhicule.

30 En se référant d'abord à la fig. 1, on peut voir que la partie supérieure du cadre 11 est constituée par un tube coudé de manière à avoir la forme d'un U inversé auquel est soudé un profilé transversal 12 ayant la configuration d'un "chapeau haut de forme". Une équerre de support 13 est soudée dans la partie creuse du profilé transversal 12, et une patte
35 au saillie 14 est soudée à la paroi latérale inférieure de cette partie creuse du profilé transversal 12.

Une structure d'appui-tête, comportant une plaque 15 qui supporte un tampon ou coussin et dont les bords 16 enserrant une tige de renforcement, est boulonnée à un profilé 17 ayant la configuration d'un "chapeau haut de forme". Le profilé 17 est articulé sur l'équerre de support
40 13 au moyen d'un axe de pivotement 18.

Une barre de torsion 19 est montée de manière à pousser l'appui-tête jusqu'à une position pliée orientée vers le bas et vers l'avant, et un mécanisme de blocage 20, sollicité par un ressort, est monté de
45 manière à maintenir l'appui-tête dans une position dressée, comme repré-

tion du pivotement, et le mécanisme de verrouillage 33 chargé par un ressort s'engage derrière la plaque de blocage 27 pour maintenir l'appui-tête à sa position active.

Dans une modification de l'agencement ci-dessus décrit, la plaque
5 de blocage 27 est montée sur le profilé transversal 31, et le mécanisme de verrouillage 33 est monté sur le sommet du tube 26. Le mécanisme de verrouillage est relié par un câble Bowden à un plongeur, chargé par un ressort, qui est monté sur un profilé inférieur arrière du cadre du siège de manière que, lorsque le siège se trouve à sa position d'assise, le
10 plongeur soit enfoncé par le plancher du véhicule et de ce fait maintienne le dispositif de verrouillage à sa position de blocage, tandis que lorsque le siège est basculé vers l'avant, le ressort chargeant le plongeur déplace le mécanisme de verrouillage pour le dégager de la plaque de blocage et, de ce fait, laisse l'appui-tête pivoter vers l'avant autour des pivots 30.

La fig. 3 représente un appui-tête sans garniture ni rembourrage destiné à être ajusté à un autre siège de véhicule. Cet appui-tête comprend un tube 40 coudé en forme d'U inversé et soudé à un tube transversal 41, ainsi qu'une plaque d'appui 42 soudée sur la partie arrière du
20 tube 40.

Deux plaques segmentaires identiques 43 sont soudées au tube transversal 41 et chacune de ces plaques est percée d'une ouverture 44 et comporte une partie curviligne échancrée 45.

Deux autres plaques segmentaires identiques 46 sont ajustées sur
25 le tube transversal 41 de manière que ce dernier tourne dans ces plaques, et elles sont soudées à deux tiges 47 qui sont reliées par une barre 48. Chacune des plaques 46 supporte un axe court tel que 49, qui est profilé de manière à s'engager dans l'ouverture fraisée correspondante 44, ainsi qu'un axe plus long tel que 50 qui est disposé de manière à faire saillie dans la partie curviligne échancrée correspondante 45 qui s'étend
30 dans un plan vertical situé derrière l'axe court précité.

Le tube transversal 41 supporte une rondelle 51 qui est immobilisée à l'une de ses faces par une goupille fendue (non représentée) traversant une ouverture 52, qui est ménagée dans le tube 41, et qui porte
35 contre un ressort à boudin 53. Le ressort à boudin 53 est un ressort travaillant à la compression, de sorte qu'il tend à comprimer ensemble les plaques adjacentes 43 et 46.

Comme il est évident, les tiges 47 sont fixées au dossier d'un siège de véhicule de toute manière appropriée, et l'appui-tête ainsi que le
40 dossier sont garnis et finis de façon appropriée.

En cours d'utilisation, alors que l'appui-tête se trouve à sa position active comme représenté sur la fig. 3, les axes 49 sont engagés dans les ouvertures correspondantes 44 et, de ce fait, l'appui-tête ne peut pas pivoter; de plus, un pivotement vers l'arrière de l'appui-tête est
45 également empêché par les axes 50 qui butent contre les plaques 43 à

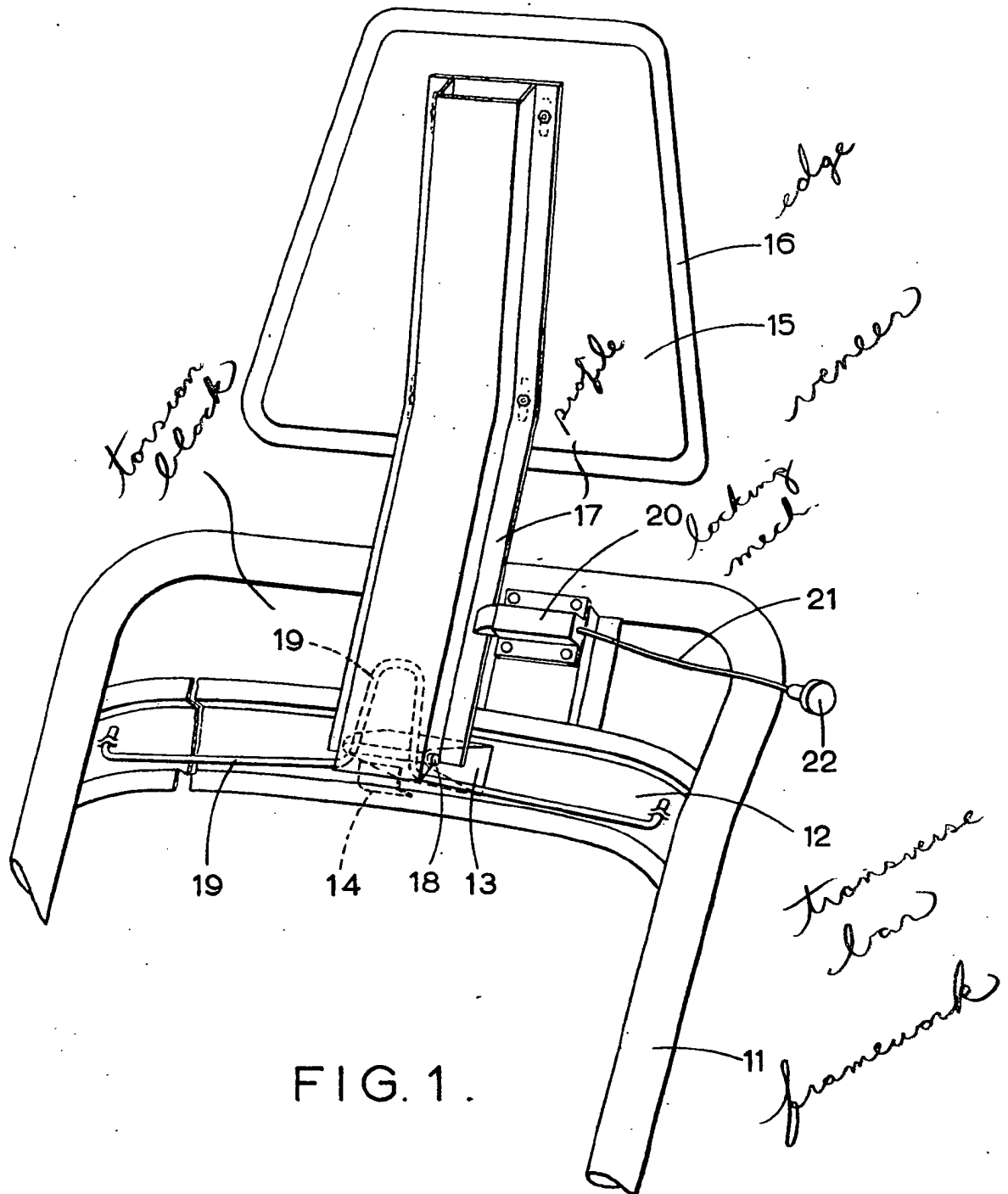
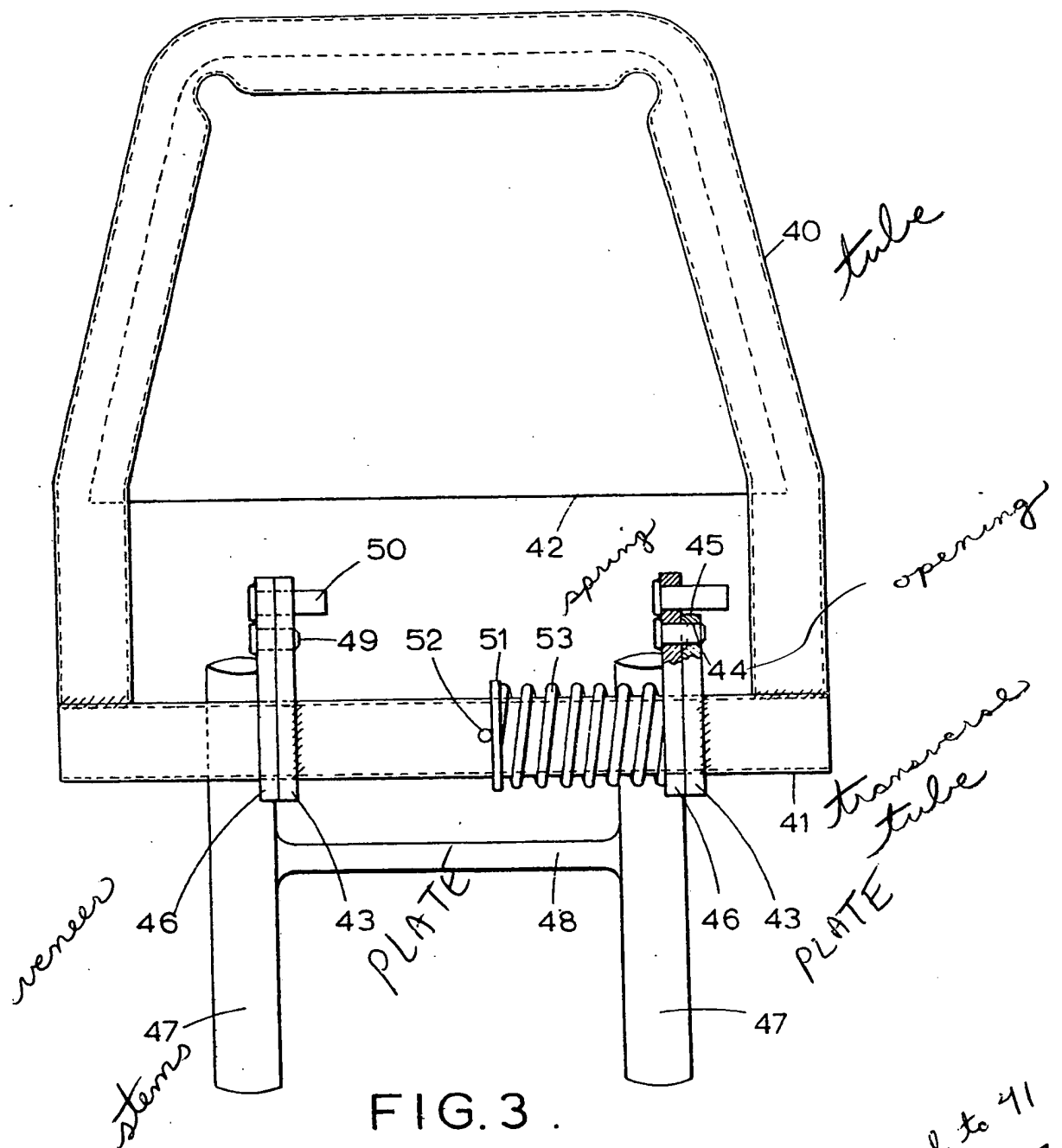


FIG. 1.



43 secured to 41
46 secured to 47
and coupled
to 41